



Ikarus

Martin Harák

Autobusy Ikarus

historie, vývoj, technika



Martin Harák

Autobusy Ikarus

historie, vývoj, technika

Maďarské legendy na českých a slovenských silnicích

Grada Publishing

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Martin Harák

Autobusy Ikarus

Historie, vývoj, technika

Maďarské legendy na českých a slovenských silnicích

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@grada.cz, www.grada.cz

tel.: +420 234 264 401

jako svou 8708. publikaci

Odpovědný redaktor Petr Somogyi

Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek

Fotografie na obálce Milan Jiroš (přední) a Ladislav E. Reznicek (zadní)

Počet stran 160

První vydání, Praha 2023

Vytiskla tiskárna TNM PRINT, s. r. o., Nové Město

© Grada Publishing, a.s., 2023

Cover design © Jakub Náprstek, 2023

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-271-6713-5 (ePub)

ISBN 978-80-271-6712-8 (pdf)

ISBN 978-80-271-3625-4 (print)



Obsah

Úvod	7
1 Vzestup a pád značky Ikarus	9
2 Ikarusy řady 200	17
3 Jiné typové řady padesátých a šedesátých let	91
4 Malé kooperační autobusy sedmdesátých až devadesátých let	109
5 Autobusy nových výrobních řad 300, 400 a 500	117
6 Autobusy speciálních konstrukcí EAG	141



Úvod

V září roku 2012 vjely v České republice naposledy v pravidelném provozu článkové autobusy typu Ikarus 280. Tyto legendární „modré“ linkové a městské „červené“ autobusy, které cestující někdy slangově označovali „čabajky“ nebo „harmoniky“, dotvářely dlouhá léta kolorit celé řady českých i slovenských měst a regionů.

Nejrozšířenější typ maďarských autobusů se na území bývalého Československa objevoval od začátku sedmdesátých let minulého století. Pořizovaly se v rámci spolupráce zemí takzvané Rady vzájemné hospodářské pomoci (RVHP), která fungovala v zemích tehdejšího socialistického tábora. Do Česka i na Slovensko byly za dvě desítky let pořízeny více než čtyři tisíce těchto autobusů. Na území bývalého společného státu se ale už před „čabajkami“ provozovalo od počátku padesátých let například pět set malých autobusů typu Ikarus 30, které byly později nahrazeny poměrně masivní dodávkou jednodveřových a dvou-dveřových vozidel typu Ikarus 620 a 630. Později se na československém území začaly objevovat malé autobusy

Avia-Ikarus, které se vyráběly v česko-maďarské kooperaci. V devadesátých letech je pak následovaly autobusy nových výrobních řad 300 a 400.

Kniha, kterou držíte v ruce, tedy pojednává o všech typových skupinách maďarského výrobce Ikarus, jež se kdy objevily v pravidelné či nepravidelné veřejné dopravě na českých a slovenských silnicích. Velké poděkování patří znalci a sběrateli autobusové techniky značky Ikarus Ing. Milanovi Jirošovi, který se ujal i lektorování textu, a Ing. Petrovi Bechyňovi, který byl nápomocen s řadou detailů a upřesnění (včetně podrobné historie autobusů Ikarus 280 v Dopravním podniku hlavního města Prahy).

Martin Harák

- ◀ Jeden z prvních Ikarusů typu 280.08 na území České republiky. V roce 1974 začaly jezdit tyto velkokapacitní vozy městského provedení na silně vytížené regionální lince z pražského autobusového nádraží Florenc přes Vinoř do Brandýsa nad Labem a Staré Boleslavi. Za povšimnutí stojí nástup druhými dveřmi, kde cestující odbavoval či odbavovala průvodčí vozu. Provoz zabezpečoval podnik ČSAD Praha z dopravního závodu 101 na Klíčově



1

Vzestup a pád značky Ikarus

Maďarská značka Ikarus se zapsala do světové autobusové historie výrazným písmem. Začátky firmy se datují na konec 19. století, konkrétně do roku 1895, kdy v dnešním maďarském hlavním městě Budapešti vznikla kovářská dílna kolářského mistra Imre Uhryho. Uhry ve své dílně vyráběl nejen kované předměty, ale zanedlouho pod názvem „Uhry Imre Kovács- és Kocsigyártó Üzeme“ také kočáry nebo valníky. A aby toho nebylo dost, tak si v roce 1913 zřídil novou dílnu, kde vznikly první nástavby na nákladní automobily a po skončení první světové války i autobusové karoserie, luxusní limuzíny a kabriolety.

- ◀ Stylový záběr z rozloučení s autobusy Ikarus 280 v Košicích 18. září 2010. V pozadí vidíme komíny východoslovenských železáren U.S. Steel Košice. Právě dopravu k poměrně vzdáleným železárnám od centra města zajišťovaly svého času vedle rychlodrážní tramvaje tyto maďarské autobusy. Na snímku je uprostřed modrý vůz linkového provedení 280.10, obklopený dvěma vozy městské verze. Vlevo je provedení 280.87, vpravo typ 280.08B

K podnikání Imre Uhryho se připojil i jeho syn téhož jména a ve dvacátých letech 20. století začali postupně spolupracovat s maďarskými státními dráhami, konkrétně s její automobilovou divizí MAVART (Magyar Vasutak Autóközlekedési Részvénytársaság). Společnost státních drah, podobně jako tehdejší budapeštský městský dopravní podnik BSzKRt (Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság) začaly u Uhryho objednávat celou řadu autobusů. V časech velké hospodářské krize na začátku třicátých let se dostala firma Uhryových do velkých potíží: upadla do dluhů, a nakonec byla většina jejího zařízení exekučně zabavena a nabídnuta v dražbě. Pro tak dobře se rozjiždějící podnik to byla velká rána. Naštěstí se Imre Uhrymu mladšímu společně s mladším bratrem Zsigmondem podařilo vypůjčit si odpovídající finanční částku a zabavené stroje uvést opět do pracovního režimu. V říjnu 1933 obnovili bratři s pouhými pěti zaměstnanci výrobu v nové továrně na karoserie a vozidla, která nesla název Uhry Testvérek Autókarosszéria és Járműgyár.

Uhryovým se začalo dařit a po přestěhování do větších výrobních prostor v Mátyásföldu na okraji Budapešti začali stavět autobusové celokovové karoserie na podvozcích strojírenské firmy Mávag (Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak), vyráběné podle licence německé značky Mercedes-Benz. Od roku 1940 rozšířili výrobní portfolio dokonce o takzvané trambusové nástavby, tedy autobusy bez tehdy typického předního prodlouženého motorového krytu. V době druhé světové války se firma rozšířila a vyráběla řadu speciálních vozidel, ale také cvičná letadla. Za války byla továrna silně poškozena a po jejím skončení se společnost Uhryových začala zabývat

opravami vojenské techniky. Oba bratři po válce emigrovali a továrna dostala v roce 1947 poněkud zvláštní název Středisko těžkého průmyslu (Nehézipari Központ).

K tomu malá odbočka: značku Ikarus používala nejprve od roku 1916 továrna na výrobu letadel a automobilů, kterou založili Móric Erney a Jenő Vecsei. Podnik v roce 1947 ukončil svoji produkci a v roce 1948 se oficiálně sloučil s bývalou továrnou rodiny Uhryových. Od té doby začala firma používat nový název Ikarus.

Rok 1947 znamenal počátek masivní výroby autobusové techniky. Na programu byly nejprve městské autobusy trambusového typu MÁVAG Tr-5, které byly určeny především pro potřeby budapeštského dopravního podniku. V březnu 1948 došlo ke znárodnění Uhryho firmy a od ledna 1949 nesla továrna v Mátyásföldu nový název Ikarus Karosszéria- és Járműgyár (v překladu Ikarus – závod na výrobu karoserií a vozidel). Mimo základní závod v Budapešti měla firma Ikarus později k dispozici ještě výrobní závody v Székesfehérváru, Móru a Szegedu, kde se montovaly buď celky, nebo části autobusů této značky. Kvůli navýšení výrobních kapacit převzala firma Ikarus k 1. lednu 1963 Všeobecný strojírenský závod v městě Székesfehérváru. Udělala z něj nejdříve montážní závod a později výrobní jednotku, která samostatně produkovala celou škálu autobusů značky Ikarus. Mimo to se v tomto závodě vyráběly nástavby a kabiny pro nákladní automobily.

Na tomto místě je vhodné připomenout, že ač měla maďarská společnost Ikarus Karosszéria- és Járműgyár od roku 1954 zaregistrovanou ochrannou známku na název „Ikarus“, používala stejný název i jugoslávská automobilka Ikarus Zemun (Fabrika Autobusa i Specjalnih Vozila)

z Bělehradu. Jugoslávská firma s názvem Ikarus vznikla v roce 1923 v Novém Sadu v srbské Vojvodině a původně se zabývala, jak již evokuje název, výrobou letadel. Roku 1932 se výroba přemístila na předměstí Bělehradu do čtvrti Zemun, podle které firma dostala později nový název (důvodem bylo především to, aby se odlišila od stejnojmenné maďarské společnosti). Po obchodních sporech maďarské a jugoslávské strany o užívání značky Ikarus (Jugoslávci ji neměli zaregistrovanou) došlo nakonec v roce 1993 k přejmenování jugoslávské (tehdy již srbské) společnosti na Ikarbus, která dnes také už neexistuje.

Nejvýznamnějším modelem v celé historii maďarské továrny se stala článková verze Ikarus 280, která se vyvážela do všech bývalých socialistických zemí (s výjimkou Jugoslávie). Prototyp tohoto autobusu, který vznikl na základě předešlého článkového modelu Ikarus 180, byl poprvé představen v prosinci 1971. Společně s „čabajkami“ (nebo také „harmonikami“, jak se článkovým Ikarusům přezdívalo) bylo do Československa dovezeno i menší množství „krátkých“ provedení řady 200.

Každý rok se více než tisícovka autobusů Ikarus (ale leckdy i více) montovala z dovezených dílů i v zahraničí. Montážní závody se nacházely v Iráku, na Kubě a také v Libyi. Asi patnáct procent Ikarusů bylo vybaveno zahraničními podvozkovými skupinami, běžně ale dodával podvozky maďarský podnik Csepel. Nejvíce autobusů značky Ikarus se smontovalo na Kubě pod značkou Girón. Autobusy se na „Ostrově svobody“, jak se ráda Kuba označuje, montovaly v letech 1983 až 1990 a na kubánské silnici postupně vyjelo přes sedm tisíc maďarských autobusů různých typových skupin. Rekordním se stal rok 1985, kdy bylo smontováno 782 vozidel.

Obrovský byznys představovala na tehdejší dobu mamutí dodávka městských autobusů pro potřeby západoněmeckého dopravce Hamburger Hochbahn, kam během deseti let zamířilo na tři stovky autobusů exportního provedení typu Ikarus 190. Stejně autobusy putovaly i do Kuvajtu.

Finančně zajímavým obchodem se stal export autobusů typu Ikarus 286 do Severní Ameriky. V roce 1980 se firma Ikarus dohodla se Spojenými státy, konkrétně s firmou Crown Coach Corporation z Los Angeles v Kalifornii, a o čtyři roky později i s kanadským autobusovým výrobcem Orion Bus and Truck Inc. z města Mississauga v Ontariu, že budou z maďarských dílů stavět článkové autobusy. Ikarus posílal na americký kontinent rozpracované karoserie. V USA a v Kanadě se do autobusů instalovaly agregáty, dveře, interiér a vnější prvky karoserie. Podmínkou byl garantovaný podíl americké, resp. kanadské práce, ale i tamních komponentů. Třídveřové článkové autobusy značky Crown-Ikarus 286 s motory Cummins se postupně rozšířily do mnoha měst USA, v kanadských městech se objevila modifikace Orion-Ikarus 286 (resp. Orion III). Výroba těchto kooperačních vozidel se realizovala v USA v letech 1980–1986 a v Kanadě v letech 1984–1989. V roce 1993 vznikl díky smlouvě americké společnosti NABI (North America Bus Industries) s maďarským Ikarusem společný podnik, který vyráběl pro americký trh modely Ikarus 416 a 436. Firma NABI jinak dodávala pro severoamerický trh své vlastní produkty.

Maďarská společnost Ikarus z Budapešti dopltila začátkem devadesátých let na rozpad bývalého Sovětského svazu, který byl majoritním odběratelem těchto velkoprostorových autobusů. Současně začala přicházet i o významné zakázky z celého světa. Po neúspěšné priva-

tizaci a krátkém převzetí Ikarusu nadnárodní společnosti Irisbus, kam mimo jiné patřila svého času i vysokomýtská Karosa (dnes Iveco Czech Republic), došlo k likvidaci firmy. Výroba autobusů značky Ikarus byla ukončena 15. prosince 2007, kdy vyjely z bran závodu Ikarus EAG v Mátyásföldu poslední dva autobusy, přičemž o čtyři roky dříve byla ukončena výroba v pobočném závodě v Székesfehérváru. S posledními autobusy se přišli rozloučit i někteří bývalí zaměstnanci, kteří vzpomínali na doby největší slávy, kdy se každoročně vyrábělo okolo dvanácti tisíc autobusů, jež směřovaly do celého světa. Rekordní byl rok 1980, kdy firma dodala na trh celkem 13 600 autobusů, resp. autobusových podvozků.

Na území bývalého Československa, kam směřovaly tisíce článkových autobusů Ikarus 280, byl jejich provoz ukončen v září 2012. Typová řada Ikarus 412 skončila následně v červnu 2016 u společnosti Comett Plus Tábor. Labutí píseň pravidelného provozu autobusové značky Ikarus v Česku zazněla v roce 2020: tehdy dojezdily u pražského dopravního podniku DPP poslední midibusy s označením Ikarus E91.

Určitým pokusem o oživení značky Ikarus se stal počín soukromé maďarské společnosti ARC (Autó Rad Controlle Kft.), která představila v roce 2010 dva nové typy autobusů označené jako Ikarus V127 a Ikarus V187. V současné době existuje v Székesfehérváru firma Ikarus Global Zrt. (resp. Electrobuss Europe Zrt.), která navazuje na původní tradiční výrobky novou řadou autobusů Ikarus 125, resp. elektrobussy typu Ikarus 120e či vozidly speciálního určení. Jde ale jen o malé série vozidel či o jednotlivé kusy, které s původní masivní výrobou firmy Ikarus již nemají nic společného.

Milan Jiroš: Duchovní otec veteránských Ikarusů v České republice

Od mládí se rád vozil autobusem – jak jinak než článkovým maďarské značky Ikarus. První setkání s tímto typem autobusu se odehrálo na trase z Chlumce nad Cidlinou, odkud Milan pochází, do nedalekého Nového Bydžova a Pardubic, kam jezdil jako předškolní dítě s maminkou. Jeho původní teoretický zájem později



přerostl v reálné hobby, kterému – kromě času stráveného s rodinou – věnuje veškerý svůj volný čas. Vystudovaný strojní inženýr a konstruktér automobilové techniky začal před více než dvěma desítkami let pečlivě schraňovat vzácné kusy vyřazených Ikarusů, dokonce se kvůli nim naučil vcelku slušně i maďarsky.

Dnes ve své kolekci, deponované v Kraji Vysočina, opečovaná dvacítku rozmanitých autobusů této legendární značky.

Malému Milanovi jednoduše učarovalo cestování na točně spojující přední a zadní článek autobusů Ikarus 280 – to byl asi začátek jeho celoživotní vášně. Při studiu na vysoké škole začal koketovat s myšlenkou, že si obstará svůj vlastní autobus. Díky známým v tehdejší ČSAD Jindřichův Hradec se Milan v roce 1999 dostal k prvnímu vysněnému exempláři. „Byl to městský typ 280.08 a já si vybral vůz, který měl originální vybavení, byť nebyl úplně v dokonalém stavu. Ale to bylo jasné, šlo přece o vyřazený autobus, který byl vlastně v provozu pouhých deset let! První vozidlo mě stálo 45 000 korun, což v té době nebylo zase tak málo, zvláště pro studenta. Ale domluvili jsme se a „čabajka“ byla moje.“

Později si Milan pořídil ještě dva „modré“ linkové Ikarusy typu 280.10. Jeden z nich je v jeho sbírkovém fondu pomyslně označen přírůstkovým číslem dva – pochází z bývalého ČSAD Beroun. Stejně provedení (původem od českobudějovické firmy ČSAD Jihotrans, dnes GW Bus) pak zachránil v Bohumíně u dealera, který měl autobus přeprodávat dále do východní Evropy. Obou „linkáčů“ si majitel velmi váží, neboť jde o jedny z mála dochovaných kusů tohoto typu v naší republice. Malé množství těchto autobusových veteránů vysvětluje tím, že po jejich vyřazení řada z nich putovala z druhé ruky do Bulharska a Ruska, takže se ještě vcelku výhodně zpeněžila. Aby

mohl své autobusy také řídit, musel si Milan ještě jako student pořídit řidičský průkaz na nákladní vozy. Povinnou dvouletou praxí, která byla nutná pro oprávnění řídit autobus, odjezdil na brigádě u Vojenských staveb v Praze, kde řídil sklápěčku Tatra T 148 S3. Sběratelství vozidel v měřítku 1:1 – tedy reálných aut či autobusů – je nejen hobby, ale současně i velký závazek. Podle Milana Jiroše je nejdůležitější, zda je dotčené vozidlo v původním stavu, bez zásadních zásahů do jeho stavu. Takové vozy mají největší historickou hodnotu, byť u některých dochovaných kusů je renovace více než nutná. „Vozy, kde není jistá jejich stoprocentní provozuschopnost, mám odstavené jako výstavní kusy. Nechtěl bych provozovat, jako někteří veteránisté, jen ‚naleštěné‘ autobusy, to není můj záměrem. Být nikoho nekritizuju. Myslím si ale, že odborná technická veřejnost vždy ocení původní stav. Z dvacítky vozidel mám provozuschopných vždy jen několik autobusů, s kterými stejně vyjždím jen sporadicky.“

Milan spolupracuje s plzeňským Škoda-Bus klubem a jihlavským spolkem Za záchranu historických trolejbusů a autobusů, takže si vzájemně vypomáhají. Pro svá vozidla po letech parkování na různých místech konečně sehnal odpovídající deponii v jedné z vesniček v kraji Vysočina. Milanova sbírka je sice neveřejná, ale po domluvě je ochoten vážné zájemce sbírkou provést a podat výklad. A protože je na veškeré práce z větší části sám, leckdy se oprava některého vozidla třeba zpozdí. Ale to prý nevádí. Ikarusy Milan Jiroš

považuje za kvalitní autobusy. „Při dodržení základního servisu vykonala tato vozidla velkou službu bez zásadních poruch. Z provozního hlediska to bylo velice spolehlivé vozidlo. Původní továrna sice zanikla, ale značka Ikarus stále existuje a její majitel spolupracuje s čínskými dodavateli na výrobě nového elektrobuse,“ dodává Jiroš. A kterých exponátů si ve své sbírce nejvíce cení? Podle jeho slov je to určitě turistický zájezdový Ikarus 256 pocházející z Polska a městský midiibus Ikarus 405 (v Česku byly mimochodem v provozu pouhé dva exempláře „čtyřistapětky“). Jakýmsi bonbónkem v jeho sbírce je článkový autobus Ikarus 435, který se v České republice postupně objevil u řady dopravců a dnes zaujímá v „muzeu“ maďarských autobusových veteránů čelné místo.

Bohuslav Sosna: Pražský řidič, který léta řídil maďarské Ikarusy

Dlouholetému pražskému řidiči Bohuslavovi „Bóďovi“ Sosnovi, který jezdí nepřetržitě u Dopravního podniku Praha od října 1977, prošlo rukama určitě několik desítek různých autobusů, maďarské Ikarusy nevyjímaje. Kariéru začal jako mladý elév ve vozovně Pankrác, která tehdy sloužila jako kombinovaná deponie pro tramvaje a autobusy. Nejprve jezdil na „ertáčích“ neboli autobusech Škoda 706 RTO, resp. na jejich licenčních polských „bratrech“, autobusech Jelcz 272 MEX. Občas se mohl posadit za volant „ešemky“ neboli Karosy ŠM 11 – to prý pro něj byl určitým způsobem svátek.

Bóďova pracovní kariéra dostala nový směr v srpnu 1982, kdy dostal od podniku byt na sídlišti Řepy a zároveň přešel s asi dvaceti kolegy přímo do nové otevíraných řepských garáží. Deponie autobusů na Pankráci končila a přestěhovala se do garáží Dejvice, naopak dejvická garáž přešla do Řep. Nejprve byl Bohuslav Sosna k vidění za volantem „ešemek“, posléze „hranatých“ Karos B 731, zlom přišel ale o rok později, kdy do Řep dorazily první článkové autobusy Ikarus 280.08. „S partákem Romanem Kovaříkem, s kterým jsem se na voze střídal, jsem dostal přidělený turnusový vůz evidenčního čísla 4208. Hned zpočátku jsme měli smůlu, protože díky neopatrnosti jednoho z údržbářů došlo k poškození autobusu, který musel hned na velkou opravu. A my si na něj museli ještě chvíli počkat. Ta „chvíle“ trvala půldruhého měsíce, ale nakonec jsme se dočkali,“ říká dnes už s úsměvem Bóďa. Ikarus mu čekání vynahradil a byl s ním víceméně spokojený. Vzpomíná, že tehdy byly tyto maďarské „čabajky“ zařazeny v pravidelných turnusech se stálými posádkami, které je měly ve své péči. „Šlo jen o řidiče, kteří měli něco za sebou, na „kloubák“ se nedostal nikdo takzvaně z ulice či služebně mladší kolega, který jezdil teprve jeden rok. Svým způsobem to mělo racionální jádro, protože Ikarusy vyžadovaly samozřejmě jiný způsob řízení už jen tím, že byly dlouhé a třetí náprava v zatáčkách dost nadjížděla,“ dodává.

K tomu je dobré říci, že řidiči z „ikarusové“ skupiny měli ještě navíc zkoušky na přívěs, a tuto skutečnost měli uvedenu v řidičském průkazu. Bohuslav Sosna



vzpomíná, že Ikarusy měly natolik dobré jízdní vlastnosti, že se s nimi v zimě nebál i „sklouznout“, aby si osahal zhoršenou sjízdnost komunikací. Jednou to prý trochu přehnal na lince 143, která vozila studenty z kolejí na Strahově do Dejvic: vlek se při jízdě zasněženou Myslbekovou ulicí stočil poněkud více, až to vypadalo, že ho chce snad předjet. Vše měl ale podle svých slov pod kontrolou, nikomu se nic nestalo a s Ikarusem dojel v pořádku na střídání do Dejvic. Bóďa Sosna nemůže na Ikarusy zapomenout – vzpomíná na prostornou kabinu a řidičské stanoviště, kde ale v létě bývalo někdy dost teplo. O klimatizaci si tenkrát řidiči a cestující mohli nechat jen zdát. Dodnes článkovým „čabajkám“ vytýká výkonově slabé motory, které možná byly dobré na rovině, ale do kopců hodně selhávaly. „Prvních dvacet Ikarusů pro Prahu mělo pětistupňovou převodovku a maximální rychlost 65 km/h, ty byly v kopci úplně ‚zoufalé‘. Další série

přišly se šestistupňovou převodovkou, větším celkovým převodem do pomala a maximální rychlostí 60 km/h. Tato konstrukční změna jízdní vlastnosti o něco zlepšila, stále to ale byla slabota, neboť tyto vozy bývaly často řazeny na kopcovité tratě, které zvládaly opravdu jen stěží. To je dnes už hudba minulosti, dnešní autobusová technika je doslova o století jinde a absolutně se nedá srovnat s vozidly ze socialistické éry,“ glosuje tehdejší „čabajky“.

Autobusy Ikarus měly manuální řazení, které ale bylo citlivé na ovládání – chtělo to určitý fortel a také praktickou zkušenost. Nepozorný řidič mohl snadno zařadit jiný rychlostní stupeň: například místo dvojky, na kterou se autobus zpravidla rozjížděl, mohl zařadit zpátečku. Také se dalo rychlostní pákou, pokud měla u některých vozů nesprávně nastavený dopředný krok, nechtěně zavadit na přístrojovém panelu o ovladače dveří, které se pak zničehonic otevřely. Naopak dobrou vymožeností byla nožní výfuková brzda (slangově nazývaná „motorovka“), která se ovládala patou levé nohy a ohromně ulehčovala práci řidiče. „Vychytaná“ byla i prostřední hnaná náprava, která velmi dobře pomáhala udržet jízdní stopu.

Ikarusy byly bohužel dost hlučné a do interiéru se často dostával prach z neutěšených měčů, spojovacích obě částí autobusu. To bylo jejich velké mínus. Jinak byl Ikarus podle Bóďy ve své době tak trochu zjevením, neboť do té doby v bývalém Československu prakticky žádné článkové autobusy – až na pár výjimek – neexistovaly.